El gran Montevideo

Daniel Vidart

ENCICLOPEDIA URUGUAYA

58



El gran Montevideo

Daniel Vidart

La ciudad de Montevideo, nuestra capital, es un centro poblado con características únicas en el mundo. En efecto, en su plexo urbano con forma de estrella que ha extendido sus tentáculos radiales a lo largo de las rutas 1, 5, 7, 8 e interbalnearia, constelando un sistema de satélites, se concentra la mitad de la población de la República. De los 2.700.000 habitantes del país hay más de 1.300.000 aglomerados en una conurbación monstruosa, desproporcionada demográficamente en relación con las soledades de tierra adentro. En ciertas zonas del Depto. de Artigas existe un habitante cada 300 hás.; en Montevideo la densidad decrece desde el centro comercial y residencial hacia la periferia, oscilando entre 105 habitantes por há. en la planta urbana y 24 habitantes por há. en el área suburbana. La concentración montevideana no impresiona a primera vista, pues la nuestra no es una ciudad verticalizada, constreñida por corseletes orográficos o marítimos, sino una ciudad extendida, de baja estatura edilicia, disimulada tras arboledas y hondonadas, tatuada de baldíos y soluciones de continuidad. Más que a la imagen de la ciudad-cebolla o ciudad-mancha de aceite, responde al modelo de ciudad-ganglionar, prolongada a lo largo de las rutas de acceso y adensada en los núcleos hasta hace un tiempo externos que actualmente se han incorporado a su área metropolitana.



Desde el Cerro epónimo se divisan el damero familiar de Villa Cosmópolis, el paisaje tecnificado de La Teja y los barrios chatos que emergen entre islotes de árboles. Foto D. Vidart.

El desafío del gran Montevideo

Si se compara la concentración montevideana con el resto del país aparece como la cabeza gigantesca y bamboleante de un enano, alimentada por una red vial de tipo colonialista, congestionada por un centralismo administrativo, industrial, comercial, político y docente a la vez, erguida penosamente sobre un cuerpo débil, desertizado. Este desequilibrio, este ritmo desencontrado entre un país que vacía sus campos y la capital que no funcionaliza laboralmente el éxodo interno, esta contradicción existente entre el centripetismo metropolitano y centrifuguismo rural ha provocado una verdadera hemiplejia, una patología que gravita con creciente peso en las penurias del Uruguay contemporáneo.

De cualquier modo tenemos ya un Gran Montevideo. La pequeña, la coqueta "tacita de plata" de otrora es una ciudad desgarbada, despatarrada, sucia, caótica, con casi insolubles problemas de transporte. Este crecimiento vertiginoso de los treinta últimos años, acrecentado en el último decenio, obedece en términos generales a la progresiva urbanización de la vida en el planeta tierra. Pero, en términos continentales, responde a las características de los países subdesarrollados con sociedades duales o triples que hacinan en las ciudades, polarizándolas, las expresiones edilicias del lujo ostentoso y de la cultura de la pobreza, la residencia supertecnificada de los barrios-jardín y la casilla que se achaparra en los basurales de las orillas, el rascacielos de la zona de los negocios y el *Cantegril, Villa Miseria, Favela* o *Callampa* de los arrabales. La Ecología Humana, disciplina a mitad de camino entre lo geográfico y lo sociológico, ha demostrado que las localizaciones espaciales de la población en paisajes urbanos esplendorosos o mortecinos no son fruto del azar, sino la consecuencia de "procesos competitivos" —no en balde nació en Chicago—, eufemismo que traducido al buen romance significa lucha de clases. En Montevideo existe una organización del espacio que obedece a las infraestructuras económicas. Es tiempo ya de revelarla. Hasta ahora éste había sido un dominio reservado a los arquitectos urbanistas o historiadores de la arquitectura. Sus valiosos análisis pueden servir de base a los sociólogos y antropólogos, pues la vivienda, el avecinamiento, la ecuación del *habitat* (relación entre la casa y el espacio circundante), la red circulatoria y la prestación de servicios urbanos, en tanto que dispositivos materiales, suponen un agente y recipiente humanos, un sistema de organización social, una escala de valores compartidos en general y particularmente jerarquizados por las subcul-

turas urbanas. También el cronista, el poeta, el narrador, el dramaturgo reclaman, desde su latitud creadora o recreadora, el derecho a iluminar la noche del pasado, a penetrar en la tierna y monótona cotidianidad de los barrios, a exaltar la gracia familiar de las esquinas, a cantar la saga heroica o la balada melancólica de las calles y sus personajes. Es que el Montevideo multidimensional que a un tiempo nos acongoja y cautiva, que nos minimiza y persuade, que nos enajena y confirma, no es solamente arquitectura congelada, exterioridad de escenario tumultuoso o recoleto: es en mayor medida aún, el espejo de nuestra memoria y nuestra misma memoria, la dimensión material de nuestra cultura y nuestra propia cultura, el campo de maniobras de nuestra sociedad y nuestra efectiva sociedad. Abarcarlo en todos sus aspectos es una labor compleja, de equipo generacional tácitamente comprometido con su tarea: los hombres de arte, de ciencia y de acción de la tripartición rodoniana tienen en él un objetivo concreto, pleno de incitaciones y desafíos. Aunque hoy sepamos que ya no sólo se trata de interpretar el mundo sino de cambiarlo, escuchemos siquiera un instante el viejo precepto de Comte: saber para prever y prever para actuar. La teoría de la ciudad supone, necesariamente, la *praxis* ineludible de sus ciudadanos.



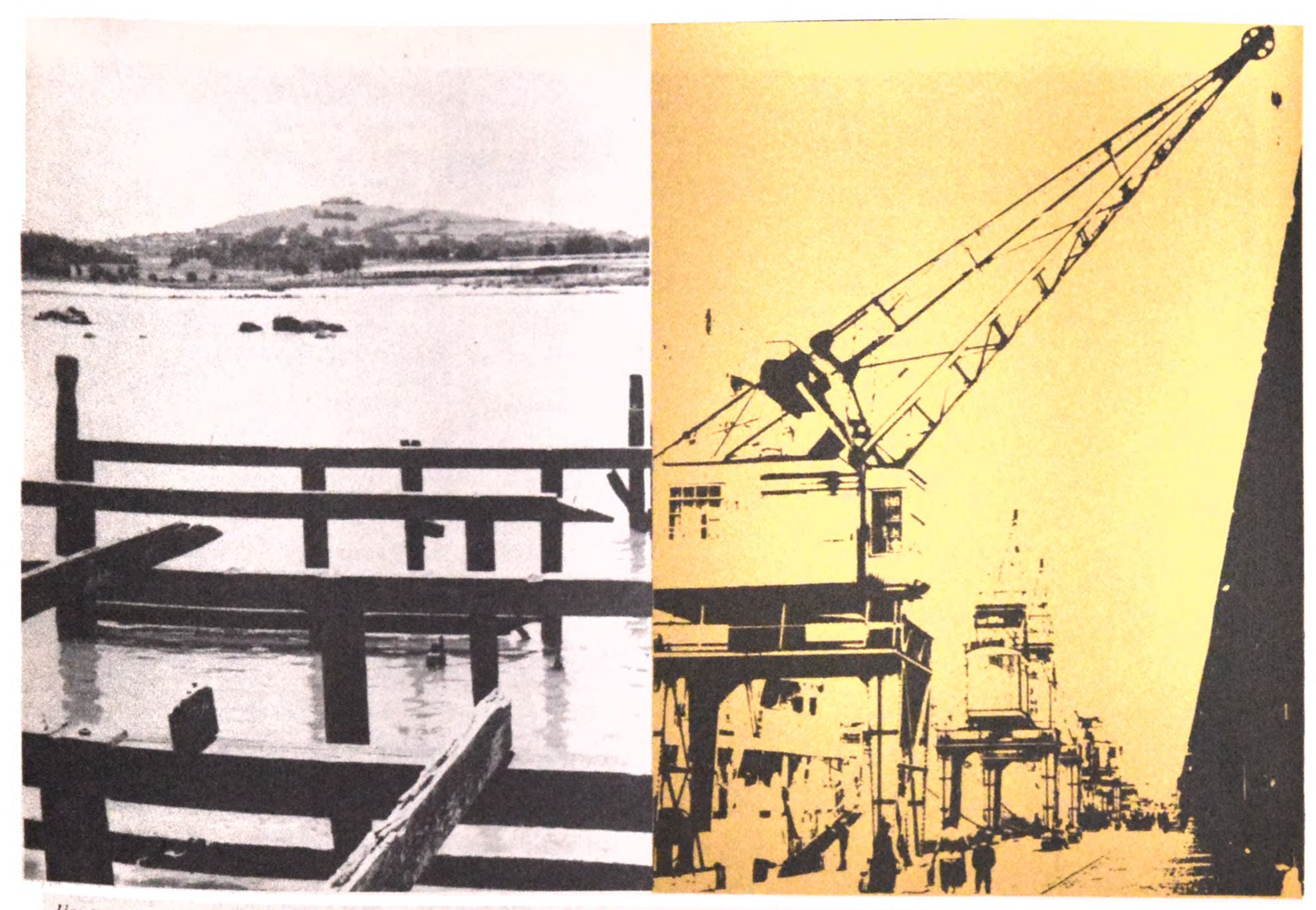
El lago del Parque Rodó tiende, entre un ceibo aborigen y un castillo de "engaña-pichanga", el escenario de los idilios domingueros. Foto D. Vidart.

La situación y el emplazamiento geográficos

Los geógrafos que han estudiado a las ciudades, esto es, los geógrafos urbanos, distinguen entre la situación y el emplazamiento de los núcleos poblados. Desde el punto de vista de la situación Montevideo ha de ser considerado en sus relaciones con su trastierra. Toda ciudad, para que sea viable, debe existir unida indisolublemente al campo que la rodea y corrobora: campo y ciudad son dos medias sociedades, dos hemisferios económicos complementarios. En este sentido Montevideo tiene vínculos estrechos y fáciles con el interior. Se halla en el meridión del país, sobre un litoral soldado suavemente con el territorio. Entre el puerto exportador y los centros productores mediterráneos no hay obstáculos: ni la penillanura granítica platense, ni la cuesta basáltica, ni las serranías de suave insurgencia, ni los bañados y arenales del este son vallas infranqueables para la circulación. Montevideo, como la palma de una mano, proyecta sus dedos y los hunde en el cuerpo plástico del Uruguay terruñero. Su condición de puerto vinculado a la pradera y a la frontera ha sido analizada lúcidamente por los historiadores contemporáneos Reyes, Bruschera y Melogno. Esta condición ribereña lo coloca en una zona excéntrica al resto del país: no está, como Durazno, en el centro de la telaraña de la República —en la época de las guerras a caballo Durazno era el carozo estratégico de la montonera— sino en el reborde fluvial del sur, acodado en el balcón de su bahía. Pero sólo hay 500 kilómetros a la más lejana frontera y las rutas de sístole y diástole, concebidas en función de la *Pax Britannica* comunican a la ciudad con las estancias, las chacras, las plantaciones, las sucursales administrativas de los pueblos de campaña, las provincias y entecas ciudades interiores. El *hinterland* de la ciudad se relaciona vascularmente con aquella. Por las rutas que desangraban al campo de sus carnes, lanas y cueros entraron, conducidas por el caballo de hierro, el ferrocarril de los ingleses, las manufacturas que nos enviaban del otro lado del Atlántico. Cuando Batlle quiso competir con el Imperio en materia de transporte, nacionalizándolo, no encontró mejor solución que construir carreteras paralelas al ferrocarril. Consagró así la vigencia de una red vial que sale de y retorna a la gran ciudad. La incomunicación de Melo y Paysandú, valga el ejemplo, no ha podido ser aún vencida: hay que "bajar" a Montevideo y luego "subir", rindiendo tributo a una polarización vial concebida en función de la barraca del acaparador y de la bodega de los armadores.

El emplazamiento de Montevideo no tiene ya que ver con el resto del país como en el caso de la situación. Se trata en este caso de las condiciones locales, del dintorno geográfico propiamente dicho, del zócalo geológico sobre el cual se yergue la estatua dinámica de la ciudad.

En un principio Montevideo se asentó en la estrecha península de la Ciudad Vieja, limitada por la calle Ciudadela. La plaza fuerte española, cuyo proceso fundacional va de 1724 a 1726 desechó las posibilidades que le ofrecía



Un puerto quieto, "sucio", con grúas vacantes, con dársenas vacías. Ya no hay más Frontera. Ya no hay Puerto. Sólo resta, inmensa, desierta, la Pradera. Fotos D. Vidart.

la acrópolis natural del Cerro. En vez de coronar las poco empinadas faldas con un núcleo poblado, fortificó el colonizador la lengua de tierra de la península, artilló sus muros y en el Cerro emplazó una fortaleza recién en el 1808, para cerrar con fuegos cruzados el acceso a la Bahía. La muralla se construye en 1742 y en 1829 es demolida. Cuando sobrevenga el sitio oribista será necesario defender a la ciudad de nuevo, pero ya su emplazamiento original se ha extendido considerablemente.

Si se analizan las causas que dieron origen a la ciudad-fortaleza de Montevideo se advertirá un haz de circunstancias peculiares. Los portugueses, asentados en Colonia do Sacramento desde 1680, querían consolidar la ocupación geopolítica del litoral rioplatense y no encontraron mejor lugar que la Bahía de *Monte Vidi, Monte se vede, Monte Serede* o *Seredo*, o *Monte Santo Ovidio*, que de todas estas formas se denominó en la cartografía del siglo XVII. Ningún río importante desembocaba en la Bahía. La intención era asegurar la llegada de flotillas desde Portugal o la costa brasileña antes que penetrar en el corazón del territorio. De este modo la ciudad nace lejos de los abastecimientos de agua que puedan permitir en el futuro el desarrollo de una gran población, cuya supervivencia se asegurará 200 años más tarde con las tuberías desde Aguas Corrientes. Recién en 1760 se habilitarán los "Pozos del Rey" para lograr un abastecimiento suficiente de agua potable a la plaza y a los navíos surtos en el puerto. En esa misma época aparece el satélite de la Aguada, coronando la cuchilla, después del surgimiento del Cordón, adherido al ejido de Montevideo.

Pero interesa más el hoy que el ayer. El Montevideo contemporáneo ocupa casi toda la superficie de su pequeño departamento de 528 kms.[2] y lo rebasa en varias direcciones, siguiendo las radiales que modelan el Gran Montevideo. No hay monotonía ni grandeza orográfica en este escenario. La Cuchilla Grande, en su paroxismo terminal, ondula nerviosamente todo el departamento, salvo en la zona pantanosa de los bañados de Carrasco. Su ramal principal, la Cuchilla Gande de Montevideo, extiende el *divortium acquarum* a lo largo de 8 de Octubre, 18 de Julio y Sarandí hasta que zambulle en el estuario, en la Punta de San José, prolongada por el espigón de la Escollera. La Cuchilla Pereyra, del otro lado de la Bahía, se incrusta en las aguas formando la Punta Espinillo, en la zona de los antiguos saladeros que todavía levantan sus ciclópeas ruinas entre rocas chispeantes de mica. La Cuchilla del Miguelete, unida a la de Pereyra, da origen a las pequeñas cuencas de los arroyos Miguelete y Pantanoso, que desaguan en la Bahía al tiempo que aquella, en el mismo lugar, aplaca su estirado galope de gusano de piedra. Y casi no hay más: como vigías solitarios se yerguen el Cerro y el Cerrito, dos *hartling* de igual naturaleza geológica, ro-

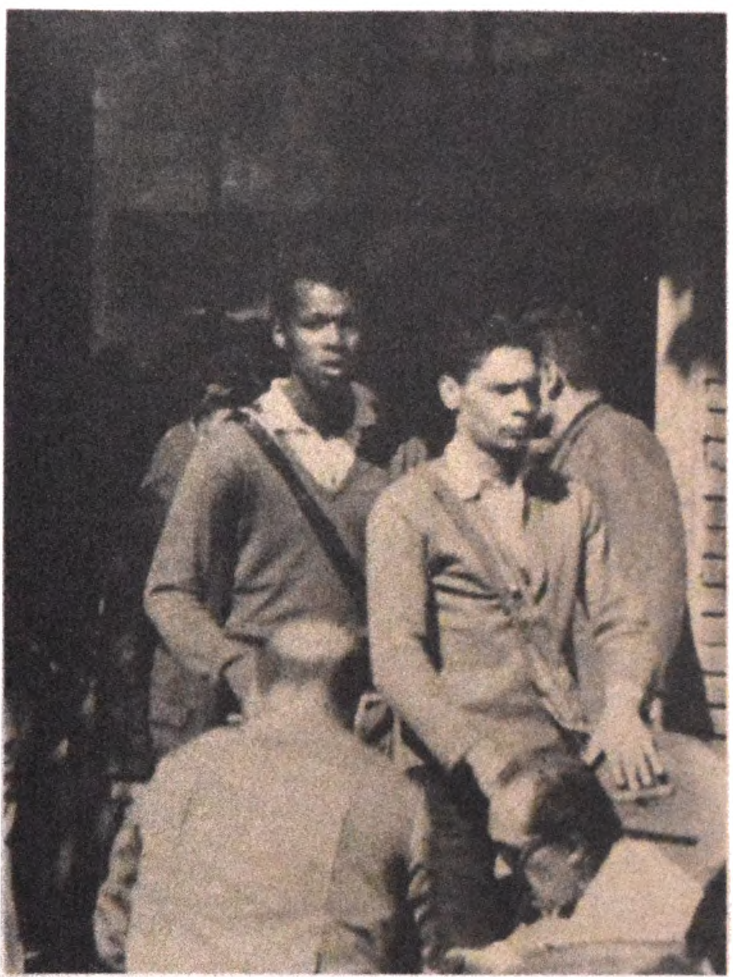


La hora de las copas. En Palermo, como en cualquier otro barrio, los carritos de los pobres recalan en el boliche. El estaño de los mediodías ayuda a los benditos y a los malditos, sin distinciones, para seguir tirando... Foto D. Vidart.

deados por las jibas menores de Tudurí, Lima, Legris y Figueroa. En este suelo pétreo hay rinconadas de singular feracidad: el rincón del Cerro, Colón, el Manga, las viejas chacras del Miguelete. Llueve relativamente poco, 900 milímetros al año, y los vientos se encargan de reducir este promedio a casi la mitad. Entre estos vientos el Pampero es el más agresivo, el más temible en las aguas y castigador en la tierra. No tiene Montevideo inviernos muy fríos ni veranos muy ardientes. El río es el gran regulador de la temperatura, y cuando el calor aprieta llega la hora de las playas de arenas ya no más doradas y ni siquiera nobles, como se consolaba Góngora al cantarle al Genil, pues la inmundicia de las cloacas, multiplicada por una población creciente, nos condena a bañarnos en nuestras propias heces, como los cerdos en el chiquero. Resta a modo de consuelo imaginar que si algún día desviamos el estercolero humano hacia usinas que conviertan el excremento en abonos, contaremos otra vez con una delicia litoral de costas amarillas, turgentes, abiertas como abanicos al vaivén de las olas y a la limpia alegría —en el sentido recto y metafórico del adjetivo— de los que buscan en el baño dominguero el contacto con una naturaleza escamoteada por los dispositivos técnicos de la gran ciudad. Mientras tanto refinamos nuestras deyecciones a la salida de las cloacas, pescamos allí gordas lisas y hacemos campañas de publicidad turística para que los hermanos argentinos, brasileños y yanquis compartan con nosotros el mancomunado chapoteo en el retrete estival y panamericanista que se prolonga desde Ramírez hasta Carrasco.

La siesta colonial: siglo XVIII

Para comprender los absurdos y disfunciones urbanas del gran Montevideo hay que remontarse a la crisálida del Pequeño Montevideo y atravesar luego, en un vuelo rápido, las etapas del derramamiento edilicio y el estiramiento vial. Montevideo nace con un pequeño capital humano, unas 100 personas ubicadas en modestos ranchos que retobaban con barro y cueros una península enclavada entre la Bahía mansa y el Plata de revueltas aguas color león. Cuando se funda Montevideo ya el territorio estaba poblado, muy tenuemente pero lo suficiente como para detectar la presencia americana de comunidad en el nivel etnográfico —los aborígenes— y "hombres sueltos" de ascendencia ibérica y condición marginal. Un camino transitado por tropas bonaerenses iba a lo largo del río Uruguay, del Real de San Carlos hasta las bocas del río Negro y aún más allá; otro, paralelo a la costa platense, partía del mismo lugar y terminaba en Río Grande de San Pedro, entonces español. Luego de fundada Montevideo surge el "camino del centro" que une la fortaleza con las Misiones. A lo largo de estas tres rutas, tan antiguas, se prolonga el Montevideo actual: por el "camino de la costa" hacia el este, se halla la conurbación de Santiago Vázquez-Libertad; por el mismo camino hacia el este, se tiende el rosario de balnearios-



En el Carnaval, en el fútbol, en los desfiles, en las parrandas, en todas partes canta el parche de los tamboriles afrouruguayos. Foto D. Vidart.

dormitorio que terminan a orillas del arroyo Solís, en Parque del Plata; por el "camino del centro" se alinean Colón, La Paz, Las Piedras y Progreso, en el ramal más significativo de la satelización montevideana. Otros caminos intermedios rumbean, el uno a lo largo de la ruta 7 al complejo Toledo Chico-Toledo-Suárez, y el otro, por la ruta 8, hacia la conurbación Barros Blancos-Pando.

Durante el siglo XVIII la población montevideana crece lentamente: en 1760 existen 2.100 pobladores y 230 viviendas. Fuera del reducto urbano están las *Chácaras* (el término es quechua y deriva de *chajra*, plantación de amíz) del Miguelete y las suertes de estancia que insularizan la jurisdicción de la ciudad, vinculando lo urbano a lo agrícola y pecuario. El estanciero primitivo vive un tiempo en el establecimiento rural y otro en la ciudad. Así es como en 1795 surge el poblado de Las Piedras en calidad de alquería, como un punto de paso y dormida entre las estancias y la residencia ciudadana en las épocas de rodeo.

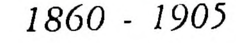
Hacia el año 1781 la jurisdicción o "campaña" de Montevideo, que abarcaba los actuales departamentos de Canelones y San José y partes de Maldonado y Florida tenía 12.400 habitantes y la ciudad contaba con 6.500. Por ese entonces ya se habían fundado, en la zona externa a la jurisdicción o dentro de ella, las poblaciones de Salto (1756), Maldonado (1757), Pando (1760), San Carlos (1763), Santa Lucía (1764), Paysandú (1772), Canelones (1774), Carmelo (1780) y Mercedes (1781). Conviene señalar que la población en el eje Colorado-Las Piedras alcanzaba ya la respetable suma de 850 pobladores distribuidos en 240 casas. Y preparando el futuro vial del futuro Gran Montevideo existía, hacia 1798 un tránsito regular de carretas, carro y "carretillas" hacia la zona del Miguelete y de Carrasco para abastecer a la ciudad de leña y carbón. Otras carretas, más grandes y rechinantes aún traían por los lomos de cuchilla, desbravando los caminos de las actuales rutas 3, 5, 7 y 8, cargas de cebo, grasa y sobre todo, corambres. Al comenzar el siglo XIX ya existen 15.250 habitantes en la ciudad y extramuros, particularmente en los parajes del Cordón y La Aguada. El "tin-tin de la Aguada, tin-tin del Cordón", comenzaba a sonar en el badajo demográfico de la ciudad finisecular.

El malón gringo: siglo XIX

Durante el período de luchas por la Independencia, iluminadas por el resplandor anticipatorio de Artigas, un adelantado a su propio tiempo, Montevideo no crece. El propio Jefe de los Orientales, conocedor del patriciado, esquiva y desestima la ciudad donde éste se atrinchera. Hay sin embargo, un hecho de circulación muy significativo. Hasta 1832, momento en el que comienza el centripetismo montevideano a ejercer su hegemonía, reforzado por una Constitución centralista, corrían cinco líneas de posta con sede en San Pedro de Durazno, consagrando así una principalía estratégica tantas veces utilizada por Rivera, el zorro de las cuchillas. Dichas líneas comunicaban a Durazno con Paysandú, Soriano, Vacas (Carmelo), Canelones y San José, y Melo. Entre 1832 y 1839, afianzando la voluntad hegemonista de la capital que inicia así la montevideanización del país, hecho persistente salvo durante el colapso de la Guerra Grande, las carreras de posta, en número de cuatro, se centralizan en Montevideo. Por ese tiempo la capital es un modesto núcleo de 9.600 habitantes y el departamento, hacia 1838, alberga 23.500 personas.

La demolición de las murallas en 1829 libera a la ciudad de su corselete de piedra. Hacia 1834 se funda en las faldas del Cerro la Villa Cosmópolis destinada a albergar los inmigrantes que Tornsquist y Lafone proyectan traer a raudales y que Rivera aguarda que se derramen "sobre un territorio feraz pero inculto, sobre un país hermoso pero desierto, sobre un pueblo lleno de vigor pero sin brazos". Ya Montevideo construía su Ciudad Nueva entre las calles Ciudadela y Ejido según los trazados de José María Reyes y Carlos Zucchi delineaba la Plaza Independencia. La inmigración vasco-francesa le otorga a Montevideo una fisonomía especial y se desplaza hacia los alrededores. Nace el Pueblo Victoria en la Bahía, y cuando cerca de 300 propietarios se disponían a edificar sobreviene, en 1842, el avance de Oribe, quien pone sitio a Montevideo.

El largo episodio del Sitio y la Defensa dicotomiza la ciudad. Esta vuelve a levantar murallas y dentro de las mismas se apretuja su población cosmopolita. La línea amurallada iba, en 1844, desde la playa Ramírez a la Aguada, siguiendo el trazado de la actual calle Sierra. Fuera de Montevideo acampaban los ejércitos integrados por gentes de la tierra, y para organizar el inmenso *vivac* a lo largo de un decenio aparecieron, a modo de anti-ciudad, una serie de



1719 - 1829

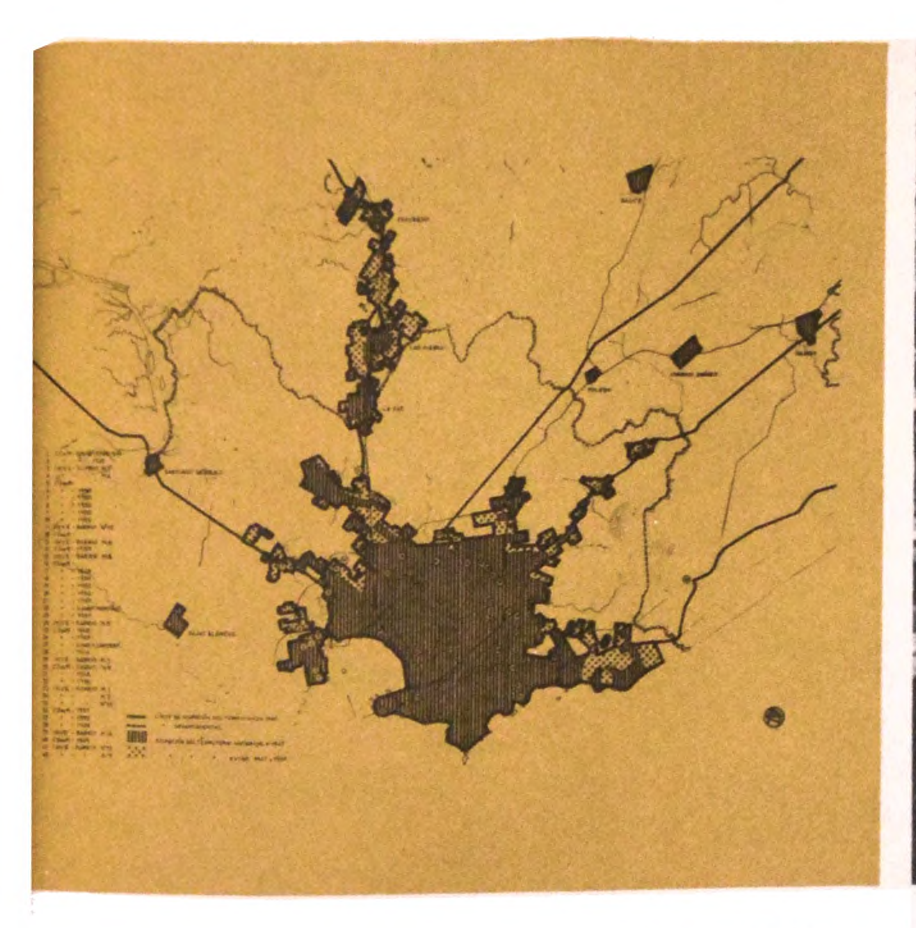
1860 - 1905

concentraciones residenciales: en el Buceo se yerguen la Aduana de Oribe y sus instalaciones portuarias; en el Cerrito se asienta el gobierno de Oribe; en el Paso Molino levantan sus residencias los miembros del estado mayor oribista. La gente que se pliega al sitio, las familias de los soldados, los comerciantes y artesanos se agrupan confusamente en la zona del Cardal, entre el Cerrito y el Buceo: en 1849 José Ma. Reyes organiza este caos de viviendas y senderos mediante el trazado de la Villa de la Restauración. Puerto, Gobierno, Barrio aristocrático y Villa popular: he aquí la constelación urbana que rodea a la ciudad sitiada. Cuando el sitio finaliza el contorno se despuebla: decae el Buceo, languidece la Unión que ha sustituido toponímicamente a la Villa Restauración y Montevideo recobra su principalía.

Hacia 1852 la capital tiene ya 34.000 habitantes. El flujo inmigratorio cobra nuevamente vuelo, se funda la Primera Asociación Española de Socorros Mutuos (1853) aparece una fábrica de gas y los picos iluminan tímidamente las tinieblas de la Plaza Independencia y de la Unión. Ciudad y anti-ciudad tientan reconciliarse. Pero por entonces surge una iniciativa entroncada con la tradición artiguista de Purificación y la tradición riverista del Durazno: el traslado de la capital al centro geométrico de la República.

Eduardo Acevedo inicia una campaña periodística en "La Constitución" que halla favorable acogida en el cuerpo legislativo y aplauden los departamentos del interior. De Montevideo han emanado "muchas de nuestras desgracias por el descuido en el que ha quedado la campaña". En efecto: "para la capital son todas las mejoras y la observancia estricta de la Constitución; para la campaña el abandono y el despotismo de los jefes militares". Se proponía trasladar la capital a un punto como Durazno pues desde allí "la acción del gobierno se sentiría eficazmente en toda la República; se construirían los puentes, los caminos de hierro y todos los medios conocidos para acortar las distancias; se haría posible la administración de justicia en todo el país". Montevideo seguiría siendo el puerto, la sede de la extranjería inmigrante, que rebasaba ya a los nacionales en él afincados, el del comercio, el taller de la industria; Durazno representaría desde el centro de gravedad geográfico, el poder administrativo, la organización del territorio, el pleno imperio de la ley sin las desviaciones impuestas por el barraquero o el comerciante, el arraigo visceral de lo americano. Una revolución, la del 18 de julio, liquidó esta iniciativa.

Llegamos así al 1860. El censo de la administración Berro registra 58.000 habitantes en Montevideo y 221.000 en el país. Por ese entonces Montevideo trata de reabilitar la Unión donde construye, siguiendo la tradición española, y para solazar a los "gallegos", una plaza de toros. Al mismo tiempo establece un servicio de coches colectivos de 30 plazas, que corren seis veces al día entre la ciudad y la Villa. Los ingleses, representantes de otra cultura y modalidades lúdicas, construyen el hipódromo en Maroñas. Para alcanzar sus arrabales y el interior del país la ciudad multiplica los medios de transportes y mejora las vías de comunicación; diligencias a Paso del Molino y Las Piedras,





Donde la Av. Agraciada empalma con 18 de Julio, en la plaza de El Entrevero, también se entreveran los estilos arquitectónicos, convocados y congelados por la historia edilicia de la ciudad. Foto D. Vidart.

1947 - 1960

cinco líneas de postas al interior y tres caminos principales que parten de Montevideo hacia la Unión, Paso del Molino y el Cerrito.

La inmigración italiana y española desborda los esquemas urbanísticos; el loteamiento anárquico cuaja los arrabales de viviendas caídas como aerolitos; la reglamentación municipal cojea a la zaga de los hechos. En el decenio que va de 1860 a 1870 la ciudad cobra una nueva fisonomía y su arquitectura responde a la presión demográfica: se amplía el hospital Maciel, se inaugura la Rotonda del Cementerio Central, se construye el Mercado del Puerto, se levanta el primer edificio de la Administración de Correos, la Bolsa de Comercio, el Mercado Central y la Iglesia de los Vascos. Nuevas escuelas arquitectónicas han comenzado a dejar su impronta en los paisajes urbanos, superponiendo al trasfondo sobrio de la arquitectura colonial el neoclasicismo italianizante de Zucchi y los hermanos Poncini, que actúan antes y luego de la Guerra Grande, y las tendencias eclécticas de V. Rabu, que interpreta las apetencias de los nuevos ricos y del patriciado snob pergeñando residencias de estilo exótico. Montevideo se cosmopolitiza definitivamente, cobra una fisonomía edilicia ibero-franco-italiana y plasma en su arte tectónico el manifiesto visible de la inmigración que se hace la América y hace a la vez a América.

Sobreviene luego el salto de la década que va del 1870 a 1880. En 1881 Montevideo tiene ya 164.000 habitantes: en un decenio casi ha triplicado su población. Las Piedras, el más lejano satélite, cuenta con un ferrocarril que desde 1869 la une al Centro. Piria inicia a partir de 1874 las famosas ventas de terrenos a plazos y los inmigrantes modestos se aglomeran en los barrios que surgen al azar, sin plan, obedeciendo antes a las modalidades del campamento que a las de la urbanización. Hay que estirar las líneas de transporte: en 1870 aparece el tranvía de caballitos a Paso Molino y a lo largo del decenio se construyen las vías al Este, al Reducto (el tranvía *Brasilero*), a los Pocitos, Buceo y la Unión. La ciudad extiende sus seudopodios, arrastra tras ellos su sistema, enlaza los barrios ariscos con nuevas calles; hacia el 1878 desborda el límite oriental de Sierra, llega al Bulevar Artigas y comienza a delinear el trazado de este a medida que la consolidación de los núcleos poblados transforman los puntos suspensivos en una línea recta.

En 1877 se hace ya imprescindible disciplinar el caos. El *laissez-faire* del poblamiento meteórico, guiado por los afanes especulativos de los vendedores a plazos y de los constructores de viviendas modestas, debe ser refrenado. A tales efectos se dictan normas para el delineamiento de pueblos y ciudades, por primera vez desde las Leyes de Indias, según observan O. Muras y R. Alvarez Lenzi. Pero existe también la necesidad de reglamentar la construcción e higiene de los conventillos que en el 1878 llegan a 589 y alojan 17.000 habitantes. En ellos se vivía en pésimas condiciones: hacinamiento, suciedad, poca ventilación. Por ese entonces las aguas servidas de todos esos conventillos eran colectadas por la red cloacal que servía a 10.300 casas y tenía una extensión de 61 kmts. La inmundicia que desembocaba en la Bahía la convertía en un foco de in-



Pocitos. Enero. El rito de la piel tostada. La muchedumbre solitaria se ensimisma bajo el sol, lo único que todavía es gratis en la Muy Fiel y Reconquistadora. Foto D. Vidart.

fecciones e inundaba el Puerto. El remedio que se propone no tiene en cuenta el futuro: las heces deben marchar hacia Punta Carretas, para que la corriente las lleve río adentro. Pero marcharon hacia las playas del futuro, ensuciando la piel de la arena y la piel de los hombres. En Montevideo la fiebre del minuto se devoró la hora y la urgencia de la hora no permitió prever el año, y el galope del año, cercado por anteojeras aldeanas, enajenó el porvenir.

Corre la última década del siglo XIX. Montevideo se sigue extendiendo: la planta urbana alcanza Propios por el este y el arroyo Miguelete por el norte. Se han definido ya los dos países de la antinomia nacional. El campo es pecuario, tradicionalista, apegado a los mandamientos del criollismo levantisco, que sobrecoge con sus patriadas la tranquilidad de los inmigrantes. El campo desconfía de la ciudad gringa y hereje, del *doctor* leguyelo y falaz, del político trapisondista rodeado por su clientela de "marcianos" La diarquía con que se puso fin a la Revolución de las Lanzas, es consagrada por el Pacto de la Cruz y desde 1897 los dos países cobran vigencia administrativa: hay un país blanco y otro colorado, una zona campesina, adherida a los valores ibéricos del pasado, y una ciudad secularizada, europeizante, liberal, italianizada en la base popular y afrancesada en el sector de las *élites*. Pero la ciudad avanza campo adentro, impone su sistema de valores, y en 1904 quebrará definitivamente los residuos del feudalismo conservador imponiendo la técnica, la política y la voluntad montevideanas.

Nuevas sociedades de especuladores se reparten el botín de los baldíos. Reus edifica sus barrios en Palermo y Villa Muñoz. Los empleados del ferrocarril fundan Peñarol para asentar en la nueva tierra las puntas de lanza británica que ya ha partido en búsqueda de los desiertos engramillados y sus riquezas pecuarias. Es necesario también insularizar la monotonía del chato y gris mar de casas con un archipiélago verde. Las calles tienen una doble ringla de árboles que prodigan alegría y frescura; solo los barrios nacidos a tambor batiente están ayunos del cortejo vegetal. Ahora hay que sumar al parque Urbano otros espacios forestales, para que la ciudad, estirada de pronto oxigene los pulmones de sus barrios y ofrezca a los habitantes, sean burgueses u obreros, el don gratuito de los domingos soleados: el Prado será el paseo de los aristócratas de Paso del Molino, el Campo del Chivero que circundaba el Hospital Italiano habrá de convertirse al cabo de pocos decenios en el Parque de los Aliados y bastante más tarde en el Batlle y Ordóñez. En 1889, durante la administración de Tajes, se efectúa un Censo Municipal de Montevideo. El departamento tiene ya 215.00 habitantes y de sus 20.700 edificios, 18.200 se hallan en el casco urbano.



En la Babilonia dominical de Tristán Narvaja se vende y se compra todo: rapiñas innominadas, fragmentos de ciudad, pequeñas arqueologías domiciliarias, evocaciones campesinas compendiadas en pájaros. Foto D. Vidart.

La conquista del espacio: siglo XX

Ha llegado la hora de pedirle al lector una recapitulación, o mejor, una relectura. Lo invitamos a que revea los números de la Enciclopedia Uruguaya destinados al estudio de los fenómenos económicos, políticos, sociales y culturales del siglo XX. Nuestro trabajo está encuadrado por los lineamientos metodológicos de la Geografía Urbana.

Debemos, por tanto, enfrentarnos con un hecho paisajístico, con una concentración de artefactos y mentefactos, con una estratificación clasista que se refleja en la cultura objetivada. Y dicha cultura objetivada en calles, edificios, barrios, vías de circulación y dispositivos materiales responde a funciones socio-económicas, obedece a motivaciones humanas concretas. Ya estamos lejos de las especulaciones metafísicas de Spengler cuando indagaba por el alma de la ciudad; incluso los análisis de Max Weber habrán de sernos escasamente útiles. La ciudad es, antes que nada, un fenómeno geográfico; es un cuerpo visible, captable por los sentidos; es un enorme monumento que siglo tras siglo modelaron el arte y la técnica en el espacio real de la arquitectura. Nos interesa, pues, este Montevideo fosilizado en edificios familiares, este complejo urbano ayuno aún de urbanística: la ciudad no es su población como expresa Churchil sino el *habitat* de su población, el conglomerado de cemento, vidrio, hierro, madera y plásticos donde el hombre vive, trabaja, circula, piensa, crea y se recrea. Interesan, en definitiva, los paisajes ergológicos, los amanzanamientos y sus vínculos viales, las viviendas y sus características, las expresiones edilicias de las funciones urbanas, el estilo, en fin, de una metrópoli del Cono Sur de Latinoamérica.

Entre 1905 y 1933 se desarrolla el período histórico, en más de un sentido, del Uruguay batllista. El estatismo, la nacionalización de los servicios, la democratización y perfeccionamiento de la enseñanza, el apogeo de las clases medias, los comienzos de la industrialización, el desarrollo del deporte, la rutina hacendosa de una burguesía emprendedora, todos estos procesos que inauguran y consagran un modo de vida antiheroico y ciudadano, tutelado por el paternalismo previsor del poder público, se reflejan en la imagen pacata, limpia, ordenada, satisfecha de la ciudad.

Así como la segunda mitad del siglo anterior había estado regida por la improvisación y el desborde, por el capricho especulativo y la necesidad de alojar a los llegados en alas del éxodo transatlántico, la administración batllista, consciente del papel protagónico de Montevideo, concederá a la planificación municipal una importancia básica. La

ciudad afirma su voluntad de poderío, ofrece al país un modelo ordenado, eficaz, responsable. Batlle no pudo romper las estructuras territoriales y las superestructuras sociales del latifundio. Venció militarmente al campo regido por los caudillos ecuestres pero no pudo entrar en sus resquicios económicos y culturales. Se dedicó entonces a edificar el arrecife institucional y cívico —esto es urbano— de Montevideo. Y mientras construía su sistema le daba forma, coherencia y significado a la ciudad, a la meca de las clases medias y de la civilización política.

Debemos volver al rosario menudo de los hechos. Pero los hechos ahora se suceden de acuerdo a un designio: tienen un blanco teológico. Para hacer una gran ciudad es menester racionalizarla de antemano. En 1905 un decreto impide efectuar amanzanamientos particulares entre el Arroyo Miguelete y el Camino Propios; en 1907 se legisla por vez primera acerca de la altura de los edificios y las servidumbres ***non edificandi:*** en 1908 se cartografía el sector comprendido entre Bulevar Artigas, Propios y el Miguelete al tiempo que se empadrona y tasa la propiedad inmueble; en 1912 el italiano Guidini gana un concurso internacional sobre la apertura de avenidas y ubicación de edificios públicos en Montevideo; en 1913 el arquitecto Baroffio, tercero en el citado concurso, es encargado de diseñar un Plan Regulador de la ciudad que, si bien no se aplicó, señala una tendencia promisoria; en 1921, para evitar el caos especulativo, se prohibe la venta de terrenos en remate público sin el previo permiso municipal para efectuar parcelamientos; por el mismo año efectúan planificaciones viales los técnicos Hansen, Maggiolo y Babini; en 1923 se implanta la enseñanza del Urbanismo en la Facultad de Arquitectura mediante la inauguración de la cátedra de "Trazado de ciudades y arquitectura paisajista"; en 1928 se divide en zonas la ciudad de Montevideo; en 1930, finalmente, como coronación de todo este proceso que a veces no pudo controlar algunos acontecimientos de la periferia pero que sometió el centro de la ciudad a un designio embellecedor y sistematizador, el Arquitecto Mauricio Cravotto y un equipo selecto de técnicos articulan un anteproyecto para un Plan Regulador de la ciudad que, según consignan Muras y Alvarez Lenzi en un trabajo que hemos utilizado ampliamente, tenía como objetivos la localización de la vivienda y las industrias, el acondicionamiento circulatorio, la determinación de núcleos secundarios y la regulación del crecimiento urbano.

Durante el período 1905-1938, sacudido por la Primera Guerra Mundial, suceso que obligó a crear algunas industrias en Montevideo, la población se ha multiplicado velozmente. No son tan grandes los caudales migratorios, pero surgen nuevas tipologías de inmigrantes: alrededor de la actividad frigorífica que estimula la urbanización del Cerro aparecen los eslavos; comienzan a entrar libaneses, armenios y judíos; cobra ímpetu la venida de gallegos que se convierten en los representantes por antonomasia del pueblo español. En 1905 el departamento tiene 288.500 habitantes; en 1933 alberga 666.300. Quiere decir esto que en menos de 30 años ha multiplicado su número dos veces y media.

No cabe ahora efectuar el inventario de los nuevos edificios públicos: facultades, hospitales, hoteles, ministerios, cárceles, bancos, cuarteles, palacios (en particular el Legislativo), toda una floración de obras monumentales inscriben en el espacio geográfico y la fisonomía urbana el modelo de una ciudad que todavía es "la ciudad" en la nostalgia de muchos montevideanos.

La historia vial cobra también caracteres significativos. En 1905 aparecen los automóviles en la ciudad de Montevideo y al año siguiente comienza la electrificación de los tranvías que recién finalizará en 1923. Por esta época ya el tranvía tenía un competidor en el ómnibus; pero esta primera línea de automotores no pudo rivalizar con el andar sereno y alegre de aquél, hecho a la escala de un tiempo sin prisas, cuando la historia no se había acelerado y los asientos de esterilla servían de descanso y mirador a un pasajero plácido que, bajo doseles de árboles, reconocía en todas las esquinas un familiar sistema de señales, construido por los burgueses de una ciudad enamorada de sus domingos.

Un tramo de Rambla une en 1916 a Pocitos, a los Pocitos como se decía, con Punta Carretas. El balneario de moda a principios del siglo, Capurro, se ve desplazado por los más populares de Ramírez y Pocitos. Ya se anuncia, a partir del 1912, cuando se proyecta el amanzanamiento de Carrasco, concebido como un barrio-jardín, la futura prolongación de la ciudad a lo largo de la costanera que empieza a construirse en 1925. Montevideo insinúa desplazarse a lo largo de la ringla de playas; el Prado y sus quintas nobiliarias albergan la decadencia de una aristocracia patricia que se amojama en viejas casonas circundadas por árboles gigantescos mientras los nuevos ricos miran hacia Pocitos antes de decidirse por los bosques de Carrasco. Ya el puerto está terminado; en 1928 se abre la diagonal Agraciada; en 1930 Scasso dirige las obras del Estadio Centenario donde el Uruguay gana el Primer Campeonato Mundial de Fútbol; en 1933 Gabriel Terra, desde el elegante cuartel de Bomberos construido por el Arq. Campos se proclama dictador y acaba con la era batllista.

Las últimas décadas: el camino a la megalópolis

Entre 1933 y nuestros ásperos días de 1969 han transcurrido 36 años. El batllismo, herido mortalmente por Terra y ya nunca más recuperado, es hoy un nombre para la historia. Igualmente se ha borrado la imagen idílica de un país al margen de los dramas de América. La crisis comenzó a golpear en 1955 y ya no levantó más su mano; la diferencia es que antes pegaba con palos y hoy pega con plomo. No obstante Montevideo ha continuado su marcha ascendente. Ha crecido su población, pese a que demográficamente sea el Uruguay un pueblo envejecido: el Gran Montevideo supera largamente el millón de habitantes merced a la fagocitosis que ha ejercido sobre los núcleos periféricos. En los períodos de prosperidad económica la ciudad aumenta el acervo edilicio y perfecciona la red vial; en los períodos de abatimiento de la construc-



Hasta Las Piedras, y más allá aún, se extienden los tentáculos del Gran Montevideo. Foto D. Vidart

ción y deterioro municipal remienda sus heridas y acentúa sus contradicciones.

Hoy Montevideo, abandonada por el paternalismo británico y recogida por el rastrillo de U.S.A., es una ciudad de contrastes: barrios ricos *versus* barrios miserables; residencias fastuosas de particulares *versus* edificios públicos que se deterioran sin remedio; jardines privados resplandecientes en la zona del lujo ostentoso *versus* basurales callejeros; brillantes automóviles policiales *versus* patibularios autitos particulares, con un promedio de 20 años de vida (el más alto del planeta), que sortean, entre toses y chijetes de aceite los baches de una red vial bombardeada a dúo por la incuria municipial y la insolvencia de un Ministerio de Hacienda adoctrinado a la Garduña de Sevilla.

Las grandes tiendas nacidas al socaire de la clase media han desaparecido; en su lugar han prosperado galerías donde pequeñas *boutiques* atendidas por sus dueños venden prendas y objetos exclusivos a precios astronómicos. Los cines, mecas populares en las noches sabatinas, han dejado su plaza al resplandor azul de los televisores que convierten a la anterior muchedumbre solitaria en hoscos, ensimismados núcleos familiares que apagan con chistidos cualquier conato de charla que turbe los llantos de *Nuestra Galleguita* o el espionaje de la C.I.A., exaltado por *Misión Imposible*.

Este nuevo Montevideo de la crisis y las huelgas, de la violencia y la represión, de la salarización de las clases medias y el desembozado gobierno de los plutócratas, de los carritos destartalados y los colachatas insultantes, tiene, concomitantemente, su fisonomía urbana: es el escenario de un drama social, el retablo de una gran pasión colectiva. Un país ha perdido la contraseña de su destino y lo quiere encontrar entre el empecinamiento de los nostálgicos, el maquiavelismo de los nuevos señores y las incertidumbres de un pueblo que aprende el olvidado oficio de ser oriental.

¿Qué nuevas características edilicias cobra la ciudad de Montevideo entre 1933 y nuestros días? En la primera mitad de período se levantan moles arquitectónicas que hoy no se pueden realizar en idéntica escala: el hospital de Clínicas, la Caja de Jubilaciones, el palacio Municipal, el Palacio de la Luz, la sede de la Ancap. Grandes cinematógrafos como el Radio City, el Trocadero, el Censa, son también cosas del pasado. Pero a partir de 1946 se produce un fenómeno de gran importancia: se gesta y promulga la ley de propiedad horizontal que dará nuevas soluciones al alojamiento de la clase media y oportunidades a la industria de la construcción.

Este es el momento de una drástica remodelación del extenso, achatado Montevideo. Comienzan a surgir grandes bloques de viviendas en la Avenida Agraciada, en la rambla sur y sobre todo, en la rambla de Pocitos. Pocitos se convierte en una réplica del barrio carioca de Copacabana. La piqueta abate las viejas residencias veraniegas, los *petit-hotel,* las casas de estilo pompeyano levantadas por los constructores

itálicos. Una fila de gigantes comienza a montar guardia en la Rambla, estira sus sombras sobre la playa en los atardeceres y condensa una plétora de pobladores no prevista por los transportes o los abastecimientos. Y tras Pocitos los edificios de propiedad horizontal comienzan a pulular por toda la ciudad, invaden sus avenidas, multiplican los comercios aledaños, sacuden la modorra de barrios hasta entonces entredormidos. Los bancarios individualistas, los favorecidos por planes financieros para construir viviendas, los entusiastas del jardín, intentan una nueva huida. Primero se van a Malvín, luego a Punta Gorda, y finalmente se proyectan a lo largo de Propios y Centenario, dos avenidas que no han prosperado más, pues la crisis del país (y de la construcción) del postrer decenio las ha frustrado en su inicial impulso arquitectónico. Son los últimos mohicanos, por lo menos dentro de la planta urbana. Para construir una casa con garaje propio y jardín, en una sola planta, morosamente abrazada a la tierra que se cuaja de rosales y acoge el retozo de los pichichos, había que ir más lejos, mucho más lejos.

Entretanto los millonarios de Carrasco han cubierto nuevas áreas. Residencias que ocupan media manzana, rodeadas por setos vivos, proyectadas y dirigidas por arquitectos de moda, proclaman el auge de los capitales durante la guerra de Corea. Luego comienza el lento rebalse hacia Miramar, y cuando se prolonga la Avenida Italia en búsqueda del aeropuerto habrá también una organización señorial del espacio en sus rebordes invadidos progresivamente por grandes mansiones.



El mirador de la casa de don Frutos Rivera, otrora un gigante entre azoteas de zoco mediterráneo, desaparece en medio del bosque de cemento que crece en la Ciudad Vieja. Foto D. Vidart.

Todas estas novedades edilicias que elevan y extienden la ciudad a un tiempo tienen una retaguardia urbanística que es conveniente recordar. Ahora es más necesario que nunca planificar, ordenar, prever, aunque la realidad sea reacia a la disciplina de la teoría, Montevideo va en camino de convertirse en megalópolis. En 1947 se promulga una ordenanza municipal de amanzanamiento y fraccionamiento de tierras, se efectúa la división de zonas urbana, suburbana y rural, se establecen las servidumbres *non edificandi* y se indican los lugares aptos para la implantación de industrias. No hay que olvidar que Montevideo es una ciudad polivalente, con múltiples funciones urbanas. Las grandes industrias del país están en sus alrededores o aún incrustadas en su propio cuerpo. Sería necesario dedicar todo un cuaderno para hacer el inventario y evaluación de esta geografía industrial que subyace embozada por el cuerpo del gran Montevideo. Todo esto revela que existe, antes y después del ordenamiento citado, un designio urbanístico explícito: en 1939 se crea la Dirección del Plan Regulador en el Municipio montevideano y en 1955 se efectúa un proyecto del Plan Director que remodelará y racionalizará el plexo de la ciudad. Dicho Plan Director, encomendado a los más destacados técnicos de las Facultades de Arquitectura e Ingeniería, apunta a distintos blancos agrupados en un panel de mutuas interrelaciones: la ciudad debe reagrupar sus funciones y estructuras en sectores urbanos, suburbanos, industriales y rurales; la ciudad debe coordenarse y organizarse en Sectores, Distritos y Unidades Vecinales; la ciudad debe contar con un plan vial con tipificación de rutas y modos de circulación; la ciudad debe ordenar e incrementar el transporte colectivo, cada vez más aquejado por la prolongación de las líneas; la ciudad nueva debe rescatar los valores edilicios y preservar las perspectivas paisajísticas de la Ciudad Vieja, remodelándola urbanísticamente a la vez; la ciudad debe reglamentar y discriminar el uso del suelo. De todos estos planes, el que ha tenido principio de estructuración es el de Coordinación del Transporte Colectivo; no obstante el transporte es uno de los servicios más distorsionados y conflictivos del Montevideo actual. Faltan todavía muchas cosas a consignar, pero ya no hay tiempo ni espacio. En nuestros días el impulso edilicio se ha detenido: salvo para los muy adinerados es difícil y riesgoso construir en Montevideo. En el correr de este año se ha revitalizado el plan de Viviendas Económicas, declarado una empresa de interés nacional. La revisión de los alquileres provocará un indudable colapso, y hay que prepararse para que el nómada urbano que definiera Spengler halle pronto una nueva y barata locación. Pero las perspectivas son oscuras. Entretanto golpea, pausado y ominoso, el pulso de los plazos. Y sordamente, como *basso continuo*, golpea tras los hechos grandes y menudos de esta ciudad en crisis el pulso de la historia.



Arboles copudos, sombríos, confidentes, cuajados de gorriones. Restos de una ciudad que se va, son las frescas charreteras de los barrios, los pacíficos moderadores de las ruedas de vecinos que concita el verano. Foto D. Vidart.

Los satélites mediterráneos

Desde hace 10 años, más o menos, los alrededores de Montevideo, situados en la aureola de los departamentos limítrofes y aún dentro de ellos, han visto surgir a lo largo de las rutas centenares, miles de construcciones modestas. Estas construcciones no se distribuyen al azar: brotan donde se efectúan loteamientos de terrenos a plazos y al cabo de un tiempo se advierte un principio de ordenación vial y funcional de los núcleos emergentes. Estas poblaciones-hongo, que se propagan velozmente en lo que hasta entonces fueran baldíos, potreros o abandonadas tierras de labranza, tienen características singulares. Las viviendas son pequeñas, generalmente construidas de bloques, revocadas con displicencia y orientadas caprichosamente. Cada una de ellas tiene su pequeño jardín, su proyecto de huerto, incluso su minúsculo gallinero. La monotonía y pobreza de las construcciones, la poca gracia de su distribución en el paisaje, la carencia de redes viales, hacen aparecer a estos conglomerados habitacionales como manchas antiestéticas en el escenario natural, otrora verde y salpicado de árboles. Sin embargo, como se extienden a lo largo de las rutas de acceso a Montevideo formando pueblos lineales es relativamente fácil su comunicación con la ciudad por medio de ómnibus interdepartamental o el ferrocarril. Aunque a veces demoren los trámites la luz eléctrica aparece al fin; primero se iluminan las viviendas y luego surge un pico aquí y otro allá, para mitigar la tiniebla que envuelve el descanso de los pueblitos-dormitorio.

¿Quiénes han levantado con tanta celeridad y sin ningún plan, como no ser el plan fundamental de la supervivencia, esta meta-ciudad que rebasa las orillas y se recuesta a las localidades urbanizadas de la periferia?

Un rápido censo en cualquiera de dichas poblaciones revelará la condición popular de sus habitantes. Los jefes de familia pertenecen a las clases trabajadoras, al pequeño funcionariado de servicios de la Administración Pública, a los obreros de las fábricas aledañas, a los trabajadores independientes vinculados a la capital de Montevideo o a las ciudades departamentales próximas. Una vez establecido el pueblito aparece el comerciante que instala el infaltable almacén, algún artesano jubilado se encarga de toda clase de arreglos y remiendos de instrumental doméstico, alguien vende verduras y huevos de su pequeña "granja" particular, y ya tenemos las funciones urbanas en marcha. Claro que falta la escuela, que no hay médico, que se carece de oficinas de servicios públicos. Todo esto se encuentra en Toledo, o Libertad, o Suárez, o Las Piedras, o Santiago Vázquez. Estas pequeñas poblaciones tienen carácter residencial. Por el día se vacían de hombres y mujeres: quedan los abuelos, los niños y los desocupados en la retaguardia de las tareas domésticas y los ocios. Por la tardecita recobran vida, se recompone el núcleo hogareño, se encienden las conversaciones (o la T.V., que no falta) y pronto cae, pesadamente el sueño. La noche proletaria exige un descanso que todos se toman, sin posibles opciones para el trago en el boliche o en el local de diversiones que por otra parte no existe.

En los días feriados se anima el pueblito. Son las horas de sociabilidad, de conversaciones entre vecinos, de partidos de fútbol en la cancha que se improvisa, de ruedas de truco en el almacén. También se va al pueblo cercano los sábados libres, o se dominguea en Montevideo. Pero lo más frecuentes es que las ceremonias de la convivencia colectiva y los oficios de la sociabilidad y la solidaridad se cumplan en los fines de semana, con la presencia o la anuencia de todos los miembros que, llegados de muy distintos puntos, deben ganar en pocos meses su confianza y construir una tradición de vida comunitaria.

Las facilidades de las ventas a largos plazos han propiciado el nacimiento de estas poblaciones que no tienen ya más el aspecto agraviante ni padecen la miseria de las

orillas. Son los cuarteles nocturnos de la gente trabajadora que se dispersa en las jornadas y se reúne por los atardeceres, con un ritmo de sístole y diástole. Frecuentemente estos pueblitos sin nombre, que luego lo adquieren, están entre Montevideo y algunos de sus satélites. Tienen salidas y comunicaciones a dos puntas. Y de este modo han servido para vincular, en un difuso y ganglionar sistema urbano, a la gran ciudad con su corona de ciudades menores.

Uno de los puntos de más nutrida floración de pueblito-dormitorio está centrado en Las Piedras. Como se sabe, el Censo de 1963 comprobó que Las Piedras era la cuarta ciudad de la República luego de Montevideo, Salto y Paysandú. Su población alcanzaba entonces la cifra, hoy superada, de 40.670 habitantes. Pero Las Piedras, La Paz y Progreso forman un conglomerado casi continuo, firmemente unido por la ruta 5. Y si sumamos sus contingentes demográficos llegamos a los 61.000 habitantes. En la zona de Pando se produce un fenómeno semejante: el camino Maldonado es una de las vías de prolongación del Gran Montevideo. Y hacia Toledo y más allá aún —el empalme del Sauce—, y hacia Libertad, pasando por Santiago Vázquez se repite la radiación de estos tentáculos urbanos. Lo interesante del caso es que no es la ciudad la que captura su periferia sino la periferia la que se suelda con la ciudad. No es un movimiento centrífugo sino centrípeto. Su originalidad urbanística tiene idénticos atractivos en los aspectos económico y sociológico; esperemos que en algún momento se estudie científicamente el ser y quehacer de estos pueblitos-dormitorio. Y, lo que es más importante aún, que se les habilite como puntos de apoyo positivos en el descongestionamiento urbano



De los antepasados y guapetones barrios costaneros nada queda. La ciudad vertical se cuela por todos los resquicios, en todas partes instala su sistema. Sólo las cometas evocan el remansado cielo de otros tiempos. Foto D. Vidart.

Nuevos destinos para los balnearios

Después de la guerra mundial Nº 2 hubo un activo ajetreo urbanístico en los balnearios del departamento de Canelones. A los ya tradicionales: Atlántida, Floresta, Parque del Plata, Las Toscas, se agregó una perdigonada de fundaciones, surgidas de parcelamientos apresurados y ventas a largos plazos; unas tenían algunos servicios; otras eran una apuesta a la esperanza, un florilegio de promesas.

Lo cierto es que en pocos años cobraron vida y aún importancia toda una serie de localidades costaneras, a saber: Shangrilá, San José de Carrasco, Villa del Mar, Lagomar, El Bosque, Solymar, Lomas de Solymar, El Pinar, Neptunia, Pinamar, Pine Park, Salinas, Marindia, Fortín de Santa Rosa, Villa Argentina, Atlántida Serena, Pinares de Atlántida, Villa del Mar, Costa Azul, Bello Horizonte, San Luis, Los Titanes, Araminda, Santa Lucía del Este, Biarritz, Cuchilla Alta, Santa Ana, Argentino y Jaureguiberry.

¿Quienes eran los candidatos a futuros pobladores de estas playas hermosas y hasta entonces desiertas? ¿En qué estratos sociales se reclutarían los propietarios de las todavía no nacidas casas de veraneo?

Hubo intensas campañas publicitarias. Los vendedores de terrenos a plazos se improvisaron e invadieron las oficinas públicas, los hogares montevideanos, los pueblos y ciudades de Canelones. Lo que se ofreció en todos los casos fue una perspectiva para el porvenir: el terrenito en el balneario es una caja de ahorros y una potencial base inmobiliaria de la casa para las vacaciones. Las cuotas eran livianas, tentadoras, se pagaban casi jugando.

Tiempo después de la puesta en marcha de las ventas masivas a largos plazos se advirtieron los frutos. Los integrantes de las clases medias, montevideanas, propietarios en la mayoría de los casos de un automóvil —empleados públicos y privados, comerciantes, profesionales— cuya residencia era generalmente alquilada y pequeña, deciden cambiar la prisión semanal del apartamento por una vivienda soleada, amplia, que les ofrezca, durante los sábados y domingos, el dintorno verde de los pinos, el macizo florido de los laureles, la válvula de escape para las neurosis del trabajo a contra pelo y la claustrofobia de las habitaciones liliputienses.

Comienzan entonces a surgir casas, jardines, arboledas, churrasqueras, enramadas. Hay un auge en la construcción; la mano de obra canaria es más barata que la montevideana y los contratistas otorgan facilidades. Las casas solitarias de los adelantados se ven pronto rodeadas por una pléyade de hermanas; los intelectuales les ponen nombres evocadores y sugestivos, los más simples se conforman con "Mi sueño", "El reposo", "Rumor de olas", y los buenos padres de familia se entretienen en combinar las primeras sílabas de

los nombres de los hijos (Joenmar, Rielfe, Alpema). La industria de la construcción arrastra tras los operarios a sus mujeres y niños; del otro lado de la interbalnearia, donde los solares son baratos, aparece entonces un núcleo de residentes permanentes que en casillas, ranchos o frangollados amontonamientos de bloques sin revocar, dan asiento a su funcionalidad laboral. Y hay, en el otro extremo, algunos propietarios de la clase alta que edifican sobre la costa, cerca de los inevitables clubes sociales, en las cercanías de los hoteles, sus palacetes engarzados en un césped que cuanto más verde y más acicalado proclama más alto la mano de obra de los jardineros permanentes y la solvencia económica de los señores.

Con el tiempo, pues, surgen los indicadores edilicios de las tres clases sociales y una población flotante de comerciantes sigue los vaivenes de los meses estivales y los fines de semana de todo el año.

En los balnearios colocados más al este se aglomera una población de origen canelonense y aún minuano; en los del centro se concentran las viviendas de los integrantes de las clases medias montevideanas que pasan en ellas los fines de semana y las temporadas de vacaciones; en los límites con Montevideo se radican los que trabajan en el centro y conceden doble destino a su casa: dormitorio los días de semana, recreo los días feriados.

El panorama se mantuvo más o menos incambiado hasta el último quinquenio. La construcción avanzaba o se detenía según las fluctuaciones de la propaganda o de los bolsillos. Los domingos por la noche era un calvario llegar a Montevideo: caravanas interminables, embotellamientos, autos lentos que atosigaban el paso de los veloces, bocinas, accidentes y puteadas. Los equipos familiares que se desprendían los viernes por la noche de las constricciones de la gran ciudad volvían a ella a cumplir con el rito lúgubre de los lunes.

En la actualidad el panorama ha variado. Los que no pueden ya mantener un automóvil y tienen segura residencia en Montevideo venden sus casitas. Los que son desalojados de sus locaciones y no pueden alquilar en el Centro las adquieren: plazos largos, cuotas consideradas, el estilo obligado de los tiempos de crisis. Habrá que utilizar ahora el ómnibus. Y muchos de los propietarios que tenían su casa en el balneario y no pueden afrontar los nuevos alquileres metropolitanos se van para "afuera" a esperar que la borrasca pase. En Gran Montevideo ha metido su largo brazo en la costa platense y transforma en ciudades-dormitorio las que eran ciudades-recreo. Hasta el arroyo Solís Chico y aún más allá se prolonga el área de las transfusiones domiciliarias. Habrá que pensar ahora en mejores transportes colectivos, en urbanizaciones permanentes, en servicios más eficaces. La ciudad tentacular exporta sus problemas y los municipios canarios no pueden resolverlos. Disemina la gran urbe sus sucursales demográficas y abandona a los nuevos pobladores a un incierto destino. La conurbación residencial se debate en un nuevo cúmulo de contradicciones, signadas todas por la rúbrica del enrrollamiento nacional.



Restos de los antiguos saladeros, semejantes a ruinas incaicas, yerguen detrás del Cerro paredes ciclópeas. Son el trasunto del olvidado colosalismo de la Era del Tasajo. Foto D. Vidart.

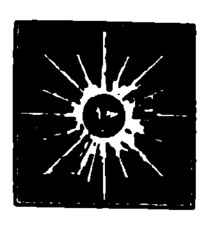


Las banderas de Latinoamérica también se venden en las ferias de los barrios. Foto D. Vidart.

El infierno de las orillas

Montevideo ha pasado ya por las etapas de la Eopolis (la ciudad colonial), de la Polis (el período batllista) y se encuentra en la etapa de la Megalópolis. Mumford caracteriza así en su famoso libro *La cultura de las ciudades* la sociología de la megalópolis: "Se invierte demasiado dinero en el aparato material de la magnitud. La energía no se aplica a los fines biológicos y sociales de la vida, sino que se gasta en los medios físicos preparatorios. Explotación descarada del proletariado y conflictos crecientes entre los trabajadores organizados y las clases propietarias. Tentativas ocasionales por parte de las clases posesoras por fomentar el seguro mediante la filantropía: justicia en dosis homeopáticas. Estallidos ocasionales de represión salvaje por parte de la burguesía atemorizada que no tiene escrúpulos en emplear con ese fin a los elementos más bajos de la ciudad. A medida que el conflicto se intensifica surge una coalición entre la oligarquía de los terratenientes, templada en la lucha, y la canalla de la megalópolis, compuesta por especuladores, emprendedores y financistas que [. . .] se aprovechan de todas las ocasiones favorables que les brindan la lucha de clases y la suba de los precios". Estos rasgos anticipan la fase siguiente, la de la Tiranópolis, en la que parece estar entrando ya Montevideo: "La política se convierte en una competencia entre varios grupos para explotar el tesoro municipal y el del Estado [. . .] Cesarismo [. . .] Fracaso de los gobernantes económicos y políticos para mantener la rectitud administrativa: búsqueda de puestos, búsqueda de privilegios, adulación abyecta, nepotismo: aumentan los impuestos. Apatía moral generalizada y fracaso de la responsabilidad cívica: cada grupo y cada individuo toma lo que se pueda llevar. Se abre un abismo cada vez más profundo entre las clases productoras y las clases gastadoras. Aumenta el *Lumpen proletariat* que reclama su parte de pan y espectáculos. Deportes cada vez más violentos para las masas. Amor parasitario de las sinecuras en todos los órdenes de la vida. [. . .] Dominio de las gentes respetables que se conducen como criminales y de los criminales que, a pesar de sus actividades, logran conservar la apariencia de respetabilidad".

Esta cita, larga por demás, sintetiza el ambiente espiritual de la Megalópolis que se convierte en Tiranópolis. Y le cae bien al Montevideo y país actuales.



Hasta ahora no habíamos mencionado con el énfasis que requiere el fenómeno del éxodo rural. Montevideo ha crecido aluvionalmente alimentada por dos bombas de succión demográfica: ayer lo fue el desembarco de inmigrantes; hoy lo es por el acrecentamiento del éxodo del interior. Y no decimos éxodo rural pues en verdad los integrantes de las migraciones internas que abastecen el cinturón de miseria de Montevideo son, en su mayor parte, rurales desgajados del latifundio o el minifundio que han realizado su aprendizaje urbano en los arrabales de los pueblos y ciudades de tierra adentro. En tal sentido el lector puede consultar el documentado estudio del Dr. Néstor Campiglia sobre el tema.

La zona donde se agolpan los llegados del interior se encuentra en las orillas. Aquí, en este anfiteatro se levantan los *Cantegriles*. Las orillas no configuran solamente un paisaje lisiado, con todos los signos de lo provisorio y lo destituido, con todas las lacras edilicias y urbanísticas de la precariedad y el desamparo. Reflejan, y esto es lo que importa, una infraestructura económica responsable de la organización del espacio, y de la condición humana de sus habitantes. Son algo así como la tierra de nadie de la batalla ecológica que libran la ciudad y el campo donde, además de manifestarse las tensiones especiales de dos distintos *habitats*, se vacían los residuos materiales y sociales de un orden (¿o desorden?) clasista. Del campo llegan los yuyos en hirsutas maciegas, los abrojales empecinados, los chircales de ramas tiñosas, las cañadas de aguas mugrientas, el gran cielo parodiado por el espejo de los charcos; la ciudad, por su parte, vuelca allí el multitudinario tacho de la basura cotidiana circundando por el vuelo de las moscas, una aureola de olores insoportables y los signos paisajísticos de una derrota instrumental y biológica: los carritos escuálidos con ruedas de juguete (de ahí el nombre de *yoyó* que se les ha dado), los flacos perros atorrantes, los matungos bichocos que todavía tienen fuerzas para arrastrar una carga. Las obras del hombre revelan una semejante y lastimosa decadencia. La vivienda orillera, la escuálida casilla, no tiene el vigor edilicio —y ni qué decir el sabor folklórico— del rancho mediterráneo. Es una construcción de latas destripadas, palos retorcidos y fajina leprosa, carcomida por las lluvias y los vientos, con puertas desvencijadas y ventanucos que por la noche se inyectan con la luz de farolitos rojizos. Las orillas tienen el aspecto de un campamento perpetuado por los decenios. Constituyen un vaciadero de objetos, hombres y animales en caótico revoltijo. Semejan un sitio bombardeado en el que la pobreza tecnológica exhibe su repertorio y la humanidad retrocede al aprendizaje de la indigencia primitiva. Acá, no obstante, la selva o el desierto son sustituidos por las inmundicias y sobras de la gran ciudad.

A esta geografía humana le corresponde una antropología de la pobreza, como la ha revelado O. Lewis en sus libros sobre México, Puerto Rico y Nueva York, una sociología del desamparo, una psicopatología de la agresión.

Pueden hacer algún domingo los montevideanos enamorados de las bellezas de su ciudad un ejercicio didáctico: un pequeño recorrido por la Cantera de los Presos, a poco de Avenida Italia, por los *Cantegriles* que bordean al Cementerio del Norte, por algunos tramos de la Rambla Costanera, a la altura de la Usina de Gas. Son tres ejemplos en cientos. Que trate entonces nuestro desaprensivo montevideano de 18 y Andes contemplar la fisonomía cotidiana de estos núcleos donde viven miles y miles de orientales: el ir y venir de los carritos, la batida de los basurales cercanos, los esfuerzos de algunos por cultivar un huerto, la suciedad general, la ausencia de servicios de todo tipo, la escasez de alimentos, los ocios forzosos de los desocupados, el pulular de pandillas de muchachones, la flacura lastimosa de los chiquilines. Lo invitamos luego que se dirija a Carrasco, a Miramar, a la rambla de Pocitos. Las comparaciones fluirán espontáneamente. Entenderá mediante esta directa pedagogía, muchas cosas que los libros que manejó ocultaban tras el velo del espiritualismo o la ideología mistificadora de las clases dominantes. Leerá en las páginas paisajísticas del libro de su ciudad el drama de una libertad que sirve para morirse de hambre, la farsa de una justicia que no rige para los desheredados o los malditos, la sinrazón de una prepotencia social que se adorna con galas jurídicas para dilatar su imperio. Es bueno pasear con los ojos bien abiertos por la ciudad de Montevideo. Se comenzará a comprender el mundo de Occidente. Y seguramente se sentirá un incontenible deseo de transformarlo.

BIBLIOGRAFIA

ABELLA TRIAS, J. C. — *Montevideo, la ciudad en que vivimos*. Montevideo, 1960.

BON ESPASANDIN, M. — *Cantegriles*. Montevideo, 1963.

CAMPIGLIA, N. — *Migración interna en el Uruguay*. Montevideo, 1969.

CHOMBART DE LAUWE, P. H. — *Des hommes et des villes*. Paris, 1965.

DAVIS, K. y otros. — *La ciudad*. Madrid, 1967.

DE MARIA, I. — *Montevideo antiguo*. Montevideo, 1957.

DI SEGNI, R. y PELLEGRINO, A. — *Bosquejos e impresiones de Montevideo* (1850 - 1914) Montevideo, 1969.

FALCAO ESPALTER, M. — *Entre dos siglos*. Montevideo, 1926.

GARMENDIA, D. J. — *Montevideo. Elementos para una sociología urbana*. Cuadernos Latinoamericanos de Economía Humana Nº 6. Montevideo, 1959.

GEDDES, P. — *Ciudades en evolución*. B. Aires, 1960.

GEORGE, P. — *La ville. Le fait urbain a travers le monde*. Paris, 1952.

Id. — *Précis de geographie urbaine*. Paris, 1961.

GONZALEZ, A. y otros. —*Iconografía de Montevideo*. Concejo Deptal. de Montevideo. Montevideo, 1955.

KORN, A. — *La historia construye la ciudad*. B. Aires, 1963.

LUCCHINI, A. — *Ideas y formas de la arquitectura nacional*. Montevideo, 1969.

MAGGI, C. — *Invención de Montevideo*. Montevideo, 1968.

MARTINEZ LAMAS, J. — *Riqueza y pobreza del Uruguay*. Montevideo, 1946.

MARTINEZ MORENO, C. — *Montevideo y su literatura*. Tribuna Universitaria, Nº 10. Montevideo.

MARTORELLI, H. — *La sociedad urbana*. Montevideo, 1969.

MUMFORD, L. — *La cultura de las ciudades*. B. Aires, 1945.

MURAS, O. y ALVAREZ, R. — *Area metropolitana de Montevideo, etc.* Revista de la Facultad de Arquitectura Nº 6. Montevideo, 1965.

PARIS, B., FARAONE, R. y ODDONE, J. A. — *Cronología comparada de la historia del Uruguay moderno*. Montevideo, 1966.

PIGGOT, S. y otros. — *La metrópoli en la vida moderna*. B. Aires, 1957-58.

REYES ABADIE, W., BRUSCHERA, O. y MELOGNO, T. — *La Banda Oriental. Pradera, frontera, puerto*. Montevideo, 1965.

RODRIGUEZ VILLAMIL, S. — *Las mentalidades dominantes en Montevideo (1850 - 1900)* Montevideo, 1968.

ROSSI, R. — *Recuerdos y crónicas de antaño*. Montevideo, 1926.

SOLARI, A. —*El desarrollo social del Uruguay en la postguerra*. Montevideo, 1967.

VIDART, D. — *Tipos humanos del campo y la ciudad*. Montevideo, 1969.

VIGNOLO, L. H. — *Montevideo, la sociedad del desamparo*. Tribuna Universitaria, Nº 6-7. Montevideo, 1958.

WRIGHT, A. — *Impresiones de la República del Uruguay en el siglo XX*. Londres, 1912.

HISTORIA ILUSTRADA DE LA CIVILIZACION URUGUAYA

* Números ya publicados.

El próximo martes aparece

Enciclopedia No. 59

Los blancos al poder

Crónicas contemporáneas I

Rosanna Di Segni y Alba Mariani relatan los principales acontecimientos de nuestra historia, desde 1958, fecha en que cae el batllismo hasta el "año terrible" de 1965 e iluminan así el tema que tratarán en la Enciclopedia No. 60, bajo el título de "Uruguay hoy" (Crónicas contemporáneas II).

Cuaderno No. 59

El rico patrimonio de los orientales

Los múltiples y discutidos convenios celebrados por el Uruguay con diversos organismos internacionales, algunos poco conocidos y otros, la mayoría, secretos para el pueblo e incluso para el propio Poder Legislativo, constituyen el tema de este cuaderno.



Ya están en venta las tapas de los tomos 1, 2, 3 y 4 para que Ud. mismo encuaderne su colección de Enciclopedia Uruguaya. Solicítelas a su proveedor habitual.

EJEMPLAR DE COLECCION



Publicación semanal de Editores Reunidos y Editorial Arca, del Uruguay. Redacción y Administración: Cerro Largo 949, Montevideo, Tel. 8 03 18. Plan y dirección general: Angel Rama, Director ejecutivo: Luis C. Benvenuto. Administrador: Julio Bayce. Asesor historiográfico: Julio C. Rodríguez. Dirección artística: Nicolás Loureiro y Jorge Carrozzino -ortegraf. Fotógrafo: Julio Navarro. Impreso en Uruguay en Impresora Uruguaya Colombino S. A., Juncal 1511, Montevideo, amparado en el art. 79 de la ley 13.349 (Comisión del papel). Diciembre de 1969. Copyright Editores Reunidos.